

DDTM du GARD  
URBA - FISCALITE

**06 JUIN 2016**

Courrier arrivé

Direction Départementale des Territoires et  
de la Mer du Gard  
Service Urbanisme et Habitat  
Unité Urbanisme  
A l'attention de Carole Crépieux  
89 rue Wéber  
30907 Nîmes Cedex

Nos Réf : DITGS/2016/LMVTI/  
Affaire suivie par : Léo MASSON  
☎ 04 95 04 26 15  
✉ [leo.masson@sncf.fr](mailto:leo.masson@sncf.fr)

Marseille, le 2 juin 2016

Objet : Porter à connaissance – commune de Codognan (30)

Madame,

Le conseil Municipal de la commune de Codognan a prescrit l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme. Vous nous avez demandé de vous faire connaître, en ce qui concerne le groupe SNCF, toutes informations relatives à l'élaboration de ce document afin de les porter à connaissance de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer.

SNCF, agissant tant en son nom et pour son compte qu'au nom et pour le compte de SNCF Réseau et/ou SNCF Mobilités, vous prie de bien vouloir prendre en compte les observations qui suivent :

### **1. Les enjeux du zonage**

SNCF souhaite que ses emprises soient inscrites dans un zonage dit « banalisé ». En effet, il n'est pas nécessaire de prescrire un zonage spécifiquement ferroviaire, les terrains en cause pouvant être rattachés aux secteurs d'urbanisme riverains. Le règlement devra cependant prévoir des adaptations pour permettre les constructions ou la réalisation d'outillages nécessaires au fonctionnement du service public et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation ferroviaire.

Un zonage spécifique apparaît incompatible avec les principes de mixité et de renouvellement urbain posés par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme, dans sa nouvelle version, énonce les destinations possibles des zonages PLU mais celle de service public ferroviaire n'est pas mentionnée.

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social engage le groupe



ferroviaire auprès de l'Etat à créer les conditions favorables aux opérations de construction de logements.

Enfin, l'Etat attend de SNCF qu'elle optimise la gestion de son domaine. Or, le zonage spécifique ferroviaire ne permet pas de répondre à cette attente, dans la mesure où il empêche, d'une part, le développement d'activités complémentaires au transport ferroviaire (implantation de commerces, d'hôtels dans les gares, etc.) et d'autre part, la valorisation des actifs (cession ou concession à un tiers).

## **2. Projets ferroviaires**

### **Contournement Nîmes – Montpellier :**

La commune de Codognan est concernée par le contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM). Ce projet a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en date du 16 mai 2005, prorogée jusqu'en 2020. Le périmètre de la DUP doit être annexé au nouveau PLU (voir plan DUP en annexe du courrier).

Toutes les informations relatives au CNM sont disponibles sur internet à l'adresse suivante : <http://www.contournement-nimes-montpellier.com/>

### **Emplacements réservés :**

Afin de garantir le bon déroulement des travaux du CNM sur la commune de Codognan, il est nécessaire que les emplacements réservés inscrit dans le précédent document de planification soient maintenus dans le nouveau PLU. Il s'agit des parcelles grevées de l'emplacement réservé n°4.1 « Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon contournement de Nîmes Montpellier » au profit de SNCF Réseau (voir liste ER en annexe du courrier).

### **Servitudes d'utilité publique relative au chemin de fer :**

Il est joint à la présente une fiche T1 ainsi qu'une notice technique qui précise lesdites servitudes. Cette notice illustre les cas d'application de la loi du 15 juillet 1845 et du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié. La servitude T1, devra figurer au document graphique ainsi que dans la liste des servitudes d'utilité publique.

Le texte l'instituant et sa notice technique explicative devront être annexés au volet des servitudes d'utilité publique. Le document graphique des servitudes annexé au PLU devra figurer l'emprise ferroviaire sous des hachures. Dans la légende en face du symbole correspondant, la mention suivante devra être reportée : « zone en bordure de laquelle peuvent s'appliquer les servitudes relatives au chemin de fer ».

*Exemple de représentation graphique servitude T1 :*



### **Constructions nouvelles dans l'environnement des voies ferrées :**

Pour toute construction nouvelle, le constructeur devra se prémunir contre les nuisances sonores ferroviaires suivant la législation en vigueur. Aussi, la circulaire n° 2000-5UHC/QC ¼ du 28 janvier 2000, ainsi que les décrets et arrêtés auxquels elle fait référence imposent des mesures de protection acoustique aux constructeurs de bâtiments en fonction des infrastructures de transport terrestre existantes ou prévues. Il sera notamment nécessaire de respecter :

1. L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit en application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 pour les zones ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement.
2. L'arrêté préfectoral pris en application de l'arrêté modifié du 6 octobre 1978 pour les autres zones.
3. L'arrêt du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.

### **Conséquences hydrauliques lors d'aménagements aux abords des installations ferroviaires :**

Tout aménagement de terrains, tendant à réduire les infiltrations des eaux zénithales dans les sols ou à augmenter les écoulements empruntant les ouvrages hydrauliques sous le long de voie ferrée, devra faire l'objet d'une étude spécifique relative aux incidences éventuelles sur les installations ferroviaires.

Cette étude devra vérifier que la protection de la voie ferrée (voie, plate-forme, ouvrage d'art, etc.) est toujours assurée en période de crue centennale et le débit des rejets devra respecter les valeurs naturelles avant aménagements.

Il conviendra que SNCF soit saisie des éléments d'étude, des rapports hydrauliques et des études d'aménagement (ex : bassin de rétention), concernant les modifications susceptibles du réseau hydraulique existant pouvant mettre en défaut la pérennité des installations ferroviaires. SNCF pourra être amenée à émettre des réserves ou à faire part de son désaccord. Les adaptations des ouvrages du domaine ferroviaire rendues nécessaires par le projet seront à la charge du demandeur.

### **Terrassements importants :**

Tous terrassements importants, en remblai ou en déblai, à proximité immédiate du chemin de fer, doivent faire l'objet d'un avis préalable à SNCF. Il en est de même pour tout terrassement, même de faible importance, mais nécessitant l'utilisation d'engins mécaniques de forte puissance.

### **Tirs de mines :**

Tous travaux nécessitant des tirs de mines, même ponctuels, à moins de 500 mètres (en distance horizontale) d'une ligne de chemin de fer doivent faire l'objet d'un avis préalable de SNCF.

### **Passages à niveau :**

Néant

### **Tunnels ferroviaires :**

Néant



### **Ponts-routes – Ponts-rails – Murs de soutènement :**

En règle générale, toute modification d'un ouvrage existant ou tout projet de construction nouvelle doit faire l'objet d'une demande d'étude géométrique à adresser à SNCF au moins 18 mois à l'avance.

### **3. Informations complémentaires**

Les informations ci-dessous sont également à prendre en compte :

1. Le domaine public ferroviaire est par définition imprescriptible, inaliénable et insaisissable. Aucune servitude ne peut être consentie à un tiers et aucun emplacement réservé ne peut y être inscrit. En outre, il ne peut être soumis à déclaration d'utilité publique, autre que pour des projets ferroviaires.
2. Les modifications apportées aux conditions d'écoulement naturel des eaux pluviales et d'infiltration ne doivent pas augmenter les quantités d'eau à évacuer par les ouvrages situés dans les emprises ferroviaires.
3. Des clôtures défensives devront être établies par les promoteurs ou riverains en limite du domaine ferroviaire, au fur et à mesure de la réalisation des lotissements ou des constructions isolées.
4. Tout franchissement nouveau de la voie ferrée devra se faire obligatoirement par un ouvrage dénivelé.
5. Chaque demande de permis de construire, de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotissement et, d'une manière générale, toute intention d'occupation ou d'utilisation du sol sur une propriété riveraine du chemin de fer, doit systématiquement être soumise à l'examen de nos services.

Enfin, SNCF souhaiterait être informé et associé au déroulement de la procédure, ainsi qu'avoir communication d'un exemplaire complet du dossier de PADD et PLU.

Restant à votre disposition pour toute information complémentaire, je vous prie d'agréer l'assurance de ma considération distinguée.

Le chargé d'urbanisme  
Léo MASSON



PJ :

- Fiche T1 et sa notice explicative
- Circulaire du 15 octobre 2004 portant abrogation du zonage ferroviaire
- Plan général du contournement Nîmes-Montpellier
- Liste des emplacements réservés
- Déclaration d'utilité publique du 16 mai 2005

Copie :

- Mairie de Codognan
- SNCF Réseau

## T 1 – Servitudes relatives aux chemins de fer

### I – GÉNÉRALITÉS

#### A – Nom officiel de la servitude

Servitudes relatives aux chemins de fer ou servitudes de grande voirie :

- Alignement.
- Occupation temporaire des terrains en cas de réparation.
- Distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.
- Mode d'exploitation des mines, carrières et sablières.

Servitudes spéciales :

- Constructions.
- Excavations.
- Dépôt de matières inflammables ou non.

Servitude de débroussaillage.

#### B – Références des textes législatifs qui permettent de l'instituer

- Loi du 15 juillet 1845.
- Décret portant règlement d'administration publique du 11 septembre 1939.
- Code des Mines article 84.
- Code Minier article 107.
- Code Forestier article 180.
- Loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire.
- Décret-loi du 30 octobre 1935 modifié en son article 6 par la loi du 27 octobre 1942 relatif à la servitude de visibilité concernant les voies publiques et les croisements à niveau.
- Décret n° 54.321 du 15 mars 1954 pour l'exploitation des carrières à ciel ouvert.
- Décret n° 59.962 du 31 juillet 1959 fixant les prescriptions spéciales à respecter pour les tirs à la mine aux abords du chemin de fer.
- Loi n° 55.434 du 18 avril 1955 relative aux restrictions apportées à la publicité aux abords des passages à niveau.
- Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales.

#### C – Acte qui l'a instituée sur le territoire concerné par le P.L.U

Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

#### D – Service Régional responsable de la servitude

SNCF – Direction de l'Immobilier  
Délégation Territoriale de l'Immobilier Méditerranée  
Pôle Valorisation et Transactions Immobilières  
4, Rue Léon Gozlan – CS 70014  
13 331 MARSEILLE Cedex 03

## II – PROCÉDURE D'INSTITUTION

### *A – Procédure*

- Application des dispositions de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, qui a institué des servitudes à l'égard des propriétés riveraines de la voie ferrée.
- Sont applicables aux chemins de fer :
  - o les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, haies et ouvrages, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques (article 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845),
  - o les servitudes spéciales qui font peser des charges particulières sur les propriétés riveraines afin d'assurer le bon fonctionnement du service public que constituent les communications ferroviaires (article 5 et suivants de la loi du 15 juillet 1845),
  - o les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics (loi du 29 décembre 1892 sur l'occupation temporaire).
- Les servitudes de grande voirie s'appliquent dans des conditions un peu particulières :

#### Alignements :

L'obligation d'alignement s'impose :

- aux riverains de la voie ferrée proprement dite et à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que les gares, cours des gares, et avenues d'accès non classées dans une autre voirie.
- elle ne concerne pas les dépendances qui ne font pas partie du domaine public ou seule existe l'obligation éventuelle de bornage à frais commun.
- l'alignement accordé et porté à la connaissance de l'intéressé par arrêté préfectoral, a pour but essentiel d'assurer le respect des limites du chemin de fer.

L'administration ne peut pas comme en matière de voirie procéder à des redressements ni bénéficier de la servitude de reculement (Conseil d'Etat, arrêt POURREYRON 3 juin 1910).

#### Constructions :

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les Plans Locaux d'Urbanisme ou au Règlement National d'Urbanisme, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 mètres de la limite légale du chemin de fer définie par l'article 5 de la loi du 15 juillet 1845.

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 mètres de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est par ailleurs rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier sans l'autorisation de la SNCF des constructions qui en raison de leur implantation, entraîneront, pas application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospects sur le Domaine Public Ferroviaire.

#### Mines et carrières :

Si les travaux de recherches ou d'exploitation d'une mine sont de nature à compromettre la conservation des voies de communication, il y sera pourvu par le Préfet.

Les cahiers des charges des concessionnaires indiquent que ces derniers doivent obtenir des Préfets des autorisations spéciales, lorsque les travaux doivent être exécutés à proximité des voies de communications. La distance étant déterminée dans chaque cas d'espèce.



## *B – Indemnisation*

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845) ouvre aux propriétaires un droit à indemnité fixe comme en matière d'expropriation.

L'obligation de procéder à la suppression de constructions existant au moment de la promulgation de la loi de 1845 ou lors d'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10) ouvre aux propriétaires un droit à l'indemnité déterminée par la juridiction administrative, selon les règles prévues en matière de dommages des travaux publics.

L'obligation de débroussaillage, conformément aux termes de l'article 180 du Code Forestier, ouvre aux propriétaires un droit à l'indemnité. En cas de contestation, l'évaluation en sera faite en dernier ressort par le Tribunal d'Instance.

Une indemnité est due aux concessionnaires de mines établies antérieurement, du fait du dommage permanent résultant de l'impossibilité d'exploiter des richesses minières dans la zone prohibée.

En dehors des cas énoncés ci-dessus les servitudes applicables aux riverains du chemin de fer n'ouvrent pas droit à indemnité.

## *C – Publicité*

En matière d'alignement, délivrance de l'arrêté d'alignement par le Préfet.

## **III – EFFETS DE LA SERVITUDE**

### *A – Prérogatives de la puissance publique*

#### 1°) Prérogatives exercées directement par la puissance publique :

Possibilité pour la SNCF quand le chemin de fer traverse une zone boisée, d'exécuter à l'intérieur d'une bande de 20 mètres de largeur calculée au bord de la voie et après en avoir avisé les propriétaires, les travaux de débroussaillage de morts-bois (article 180 du Code Forestier).

#### 2°) Obligations de faire, imposées au propriétaire :

- Obligation pour le riverain avant tous travaux de construction de demander la délivrance de son alignement.
- Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élague des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que celles faisant saillie sur la zone ferroviaire après intervention pour ces derniers d'un arrêté préfectoral (loi des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'Administration.
- Obligation pour les riverains d'une voie communale au croisement avec une voie ferrée de maintenir, et ce sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet jusqu'à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).
- Application aux croisements à niveau non munis de barrières, d'une voie publique et d'une voie ferrée, des dispositions relatives à la servitude de visibilité figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.
- Obligation pour les propriétaires, sur ordre de l'Administration, de procéder moyennant indemnité, à la suppression des constructions, plantations, excavations, couverture en chaume, amas de matériaux combustibles ou non existant dans les zones de protection édictées par la loi du 15 juillet 1845 et pour l'avenir lors de l'établissement de nouvelles voies ferrées (article 10 de la loi du 15 juillet 1845).

En cas d'infractions aux prescriptions de la loi du 15 juillet 1845 réprimées comme en matière de grande voirie, les contrevenants sont condamnés par le Juge Administratif à supprimer dans un délai donné, les



constructions, plantations, excavations, couvertures, dépôts contraires aux prescriptions, sinon la suppression à lieu d'office aux frais du contrevenant (article 11, alinéa 2 et 3 de la loi du 15 juillet 1845).

## **B – Limitation au droit d'utiliser le sol**

### **1°) Obligations passives :**

- Obligation pour les riverains voisins d'un croisement à niveau de supporter les servitudes résultant d'un plan de dégagement établi en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié le 27 octobre 1942 concernant les servitudes de visibilité.
- Interdiction aux riverains de la voie ferrée de procéder à l'édification d'aucune construction autre qu'un mur de clôture dans une distance de 2 mètres d'un chemin de fer. Cette distance est mesurée soit de l'arrête supérieure du déblai, soit de l'arrête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin et à défaut d'une ligne tracée à 1,5 mètre à partir des rails extérieurs de la voie de fer. L'interdiction ne s'impose qu'aux riverains de la voie ferrée proprement dite et non pas aux dépendances du chemin de fer non pourvus de voies, elle concerne non seulement les maisons d'habitation mais aussi les magasins, hangars, écuries, etc... (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).
- Interdiction aux riverains de la voie ferrée de planter des arbres à moins de 6 mètres de la limite de la voie ferrée constatée par un arrêté d'alignement et des haies vives à moins de 2 mètres. Le calcul de la distance est fait d'après les règles énoncées ci-dessus en matière de constructions (application des règles édictées par l'article 5 de la loi du 9 Ventôse an XIII).
- Interdiction d'établir des dépôts de pierres ou objets non inflammables pouvant être projetés sur la voie à moins de 5 mètres. Les dépôts effectués le long des remblais sont autorisés lorsque la hauteur du dépôt est inférieure à celle du remblai (article 8 de la loi du 15 juillet 1845).
- Interdiction d'établir des dépôts de matières inflammables et des couvertures en chaume à moins de 20 mètres d'un chemin de fer.
- Interdiction aux riverains d'un chemin de fer qui se trouvent en remblai de plus de 3 mètres au-dessus du terrain naturel, de pratiquer des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus (article 6 de la loi du 15 juillet 1845).
- Interdiction aux riverains de la voie ferrée de déverser leurs eaux résiduelles dans les dépendances de la voie ferrée (article 3 de la loi du 15 juillet 1845).

### **1°) Droits résiduels du propriétaire :**

- Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Ministre chargé des Chemins de Fer, une dérogation à l'interdiction de construire à moins de 2 mètres du chemin de fer, lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent (article 9 de la loi du 15 juillet 1845).
- Possibilité pour les propriétaires riverains de constructions antérieures à la loi du 15 juillet 1845 ou existant lors de la construction d'un nouveau chemin de fer, de les entretenir dans l'état où elles se trouvaient à cette époque (article 5 de la loi du 15 juillet 1845).
- Possibilité pour les propriétaires riverains d'obtenir par décision du Préfet, une dérogation à l'interdiction de planter des arbres (distance ramenée de 6 mètres à 2 mètres) et des haies vives (distance ramenée de 2 mètres à 0,5 mètre).
- Possibilité pour les propriétaires riverains d'exécuter des travaux concernant les mines et carrières, à proximité des voies ferrées à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale déterminant dans chaque cas la distance à observer entre le lieu des travaux et le chemin de fer.
- Possibilité pour les propriétaires riverains de pratiquer des excavations, en bordure de voie ferrée en remblai de plus de 3 mètres dans la zone d'une largeur égale à la hauteur verticale du remblai mesurée à partir du pied du talus, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation préfectorale délivrée après consultation de la SNCF.
- Possibilité pour les propriétaires riverains de procéder à des dépôts d'objets non inflammables, dans la zone prohibée lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin de fer et la disposition des lieux le permettent, à condition d'en avoir obtenu l'autorisation du Ministre chargé des Chemins de Fer.

Les dérogations accordées à ce titre, sont toujours révocables (article 9 de la loi du 15 juillet 1845).





Direction des transports terrestres  
(B.O. Equipement n°20 – 10/11/2004)

Ministère  
de l'Équipement  
des Transports,  
de l'Aménagement du  
territoire,  
du Tourisme  
et de la Mer



Direction  
des Transports  
terrestres  
Direction générale de  
l'Urbanisme,  
de l'Habitat et  
de la Construction

La Défense, le 15 octobre 2004

Le ministre de l'équipement, des transports,  
de l'aménagement du territoire, du tourisme  
et de la mer

à

Mesdames et Messieurs les préfets de  
département (directions départementales de  
l'équipement)

**Objet : Instruction portant abrogation de la circulaire DAU-DTT n° 90-20 du 5 mars 1990 relative à la prise en compte du domaine de la SNCF dans l'élaboration des documents d'urbanisme (NOR : EQU0410366J)**

La circulaire DAU-DTT n° 90-20 du 5 mars 1990 citée en objet prônait l'instauration d'un zonage spécifique des emprises ferroviaires dans les documents d'urbanisme.

Dans certains cas, ce zonage s'est avéré être un frein à l'optimisation de la gestion patrimoniale des établissements publics RFF et SNCF, ainsi qu'à la mise en œuvre des projets urbains des collectivités publiques. Son maintien n'est donc plus justifié, en particulier lorsqu'il est manifeste qu'un terrain situé dans ce zonage n'a plus d'utilité ferroviaire.

Le fondement des dispositions de cette circulaire relatives au zonage ferroviaire était constitué par l'article R. 123-18, II, 1° du code de l'urbanisme, qui a été remplacé depuis par l'article R. 123-11, b de ce code. Cet article ne prévoit nullement la création d'un zonage ferroviaire, mais dispose simplement que les documents graphiques du plan local d'urbanisme peuvent délimiter « les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, [...] justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols. »

Ces dispositions n'imposent pas un traitement des emprises ferroviaires différencié de celui des emprises routières, ni de zonage particulier.

Par ailleurs, la protection des emprises ferroviaires est, de toute façon, convenablement assurée par leur appartenance au domaine public ferroviaire et par les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Il n'y a donc aucun fondement juridique pour que ces emprises fassent l'objet d'une zone particulière dans les documents d'urbanisme.

Vous veillerez à ce que les règles applicables dans les zones où sont situées ces emprises n'interdisent pas les travaux, installations et constructions nécessaires à l'activité ferroviaire.

Vous veillerez également à ce que ces règles autorisent sur les emprises ferroviaires les mêmes constructions et installations que sur le reste de la zone dans laquelle elles sont situées.

La présente instruction abroge la circulaire n° 90-20 du 5 mai 1990 précitée.

Vous informerez les maires et les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents des dispositions de la présente instruction et veillerez à ce que vos services s'assurent de leur prise en compte dans le cadre de l'élaboration, de la révision ou de la modification des documents d'urbanisme.

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur général de l'urbanisme,  
de l'habitat et de la construction,

  
François DELARUE

Pour le ministre et par délégation :  
Le directeur des transports terrestres,

  
Patrice RAULIN

Arche Sud  
92 055 La Défense cedex  
Tél : 01 40 61 21 22  
Mél : dtt@equipement.gouv.fr





# **CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE NÎMES ET MONTPELLIER**

## **DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)**

<b>COMMUNE DE CODOGNAN</b>
----------------------------

**(Document complété : PLU du 20 avril 1999)**

**NOTA :** les modifications ou ajouts à apporter aux pièces du dossier de PLU sont en caractères gras dans le corps du texte ci-dessous. Les textes en italique sont extraits du document dont il s'agit.

### **1 REGLEMENT (PIECE n° 4 DU DOSSIER DE PLU)**

- En page 33 du document,  
*article NC1 – Occupation et utilisation du sol admises :*  
*Sont admis :*

L'avant dernier alinéa devient :

*« - Les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires ainsi que les affouillements et les exhaussements qui leur sont liés.*

**Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux.»**

## **2 LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES (PIECE n° 5.1 DU DOSSIER DE PLU)**

- L'emplacement numéro 4.1 précédemment réservé pour la création de la Ligne Nouvelle TGV Méditerranée voit ses caractéristiques modifiées.

Celles-ci sont présentées ci-dessous :

<i>n° au Plan</i>	<i>Destination</i>	<i>Superficie (m2)</i>	<i>Bénéficiaire</i>
<b>4.1</b>	<b>Ligne nouvelle Languedoc Roussillon Contournement de Nîmes et Montpellier</b>	<b>100 000</b>	<b>Réseau Ferré de France (RFF)</b>

## **4 LISTE ET FICHES DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE (PIECE n° 5.1 DU DOSSIER DE PLU)**

- La liste des principales servitudes d'utilité publiques affectant l'occupation des sols doit mentionner la servitude T1 dont les caractéristiques sont les suivantes :

<i>Fiche</i>	<i>Catégorie de servitude</i>	<i>Référence au texte législatif qui l'a institué</i>	<i>Date</i>	<i>Service</i>
<b>T 1</b>	<b>Servitude relative aux chemins de fer</b>	<b>Loi du 15/07/1845 sur la police des chemins de fer.</b>		<b>Réseau Ferré de France (RFF)</b>

Les fiches et annexes du dossier de PLU de la commune sont à compléter par la notice technique ci-jointe.



# NOTICE TECHNIQUE POUR LE REPORT AU PLU DES SERVITUDES GREVANT LES PROPRIETES RIVERAINES DU CHEMIN DE FER

L'article 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer rend applicable aux propriétés riveraines de la voie ferrée, les servitudes prévues par les lois et règlements sur la grande voirie et qui concernent notamment :

- l'alignement,
- l'écoulement des eaux,
- la distance à observer pour les plantations et l'élagage des arbres plantés.

D'autre part, les articles 5 et 6 de ladite loi instituant des servitudes spéciales en ce qui concerne les distances à respecter pour les constructions et les excavations le long de la voie ferrée.

De plus, en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942, des servitudes peuvent grever les propriétés riveraines du chemin de fer en vue d'améliorer la visibilité aux abords des passages à niveau.

Les distances fixées par la loi du 15 juillet 1845 sont calculées à partir de la limite légale du chemin de fer, laquelle est indépendante de la limite réelle du domaine concédé à la S.N.C.F.

Selon l'article 6 de cette loi, la limite légale du chemin de fer est déterminée de la manière suivante :

a) Voie en plateforme sans fossé :

une ligne idéale tracée à 1,50 m du bord du rail extérieur (figure 1).

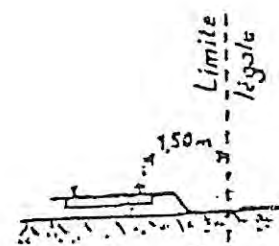


Figure 1

b) Voie en plateforme avec fossé :

le bord extérieur du fossé (figure 2).



Figure 2

c) Voie en remblai:

L'arête intérieure du talus de remblai  
(figure 3).

ou

le bord extérieur du fossé si cette voie  
comporte un fossé (figure 4).

d) Voie en déblai:

l'arête supérieure du talus  
de déblai (figure 5).

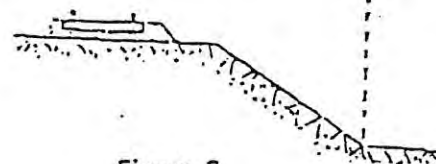


Figure 3

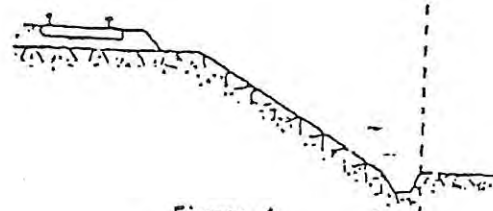


Figure 4



Figure 5

Dans le cas d'une voie posée à flanc de coteau, la limite légale à considérer est constituée par le point extrême des déblais ou remblais effectués pour la construction de la ligne et non la limite du talus naturel (figures 6 et 7).

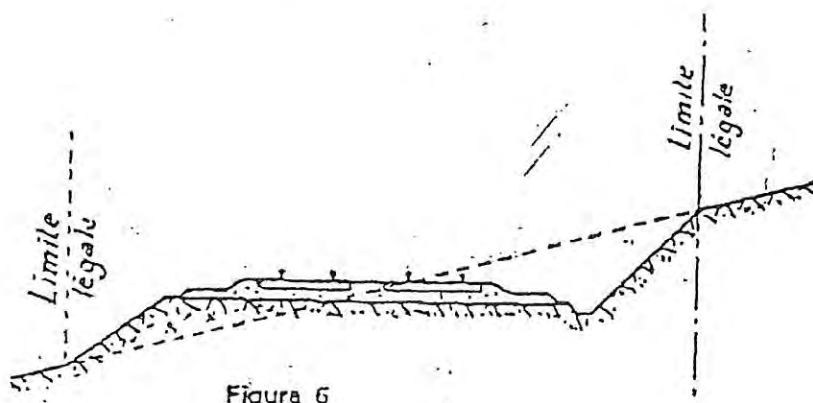


Figure 6

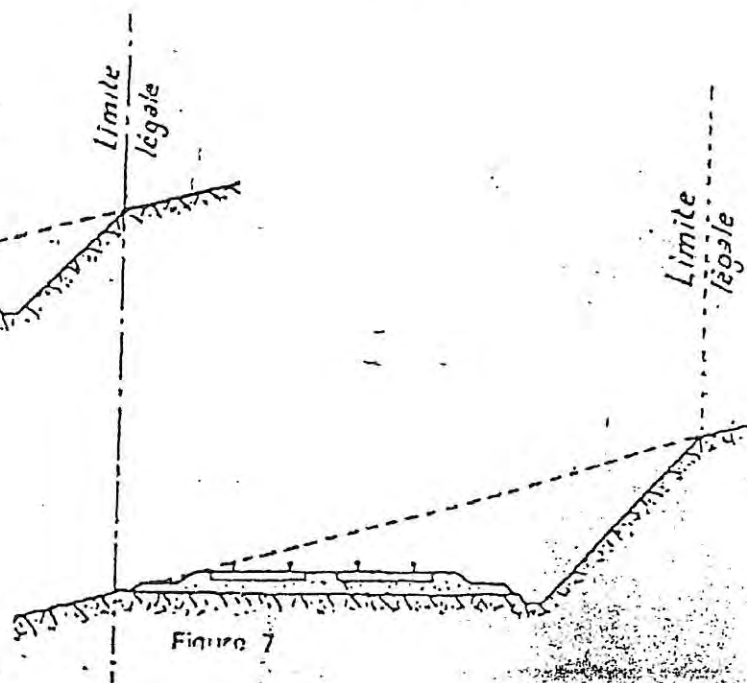


Figure 7



Lorsque le talus est remplacé par un mur de soutènement, la limite légale est, en cas de remblai, le pied et en cas de déblai, la crête du mur (figures 8 et 9).

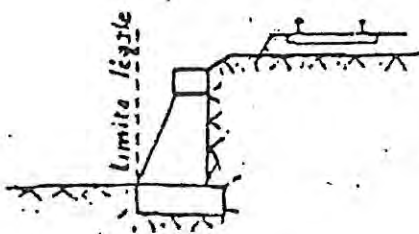


Figure 8

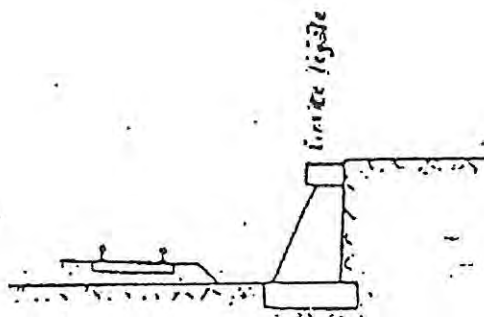


Figure 9

Lorsque le chemin de fer est établi en remblai et que le talus a été rechargé ou modifié par suite d'apport de terre ou d'épuration de ballast, la limite légale pourra être déterminée à partir du pied du talus primitif, à moins toutefois que cet élargissement de plateforme ne soit destiné à l'établissement prochain de nouvelles voies.

En bordure des lignes à voie unique dont la plateforme a été acquise pour 2 voies, la limite légale est déterminée en supposant la deuxième voie construite avec ses talus et fossés.

Il est, par ailleurs, fait observer que les servitudes prévues par la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer n'ouvrent pas droit à l'indemnité.

Enfin, il est rappelé qu'indépendamment des servitudes énumérées ci-dessus - dont les conditions d'application vont être maintenant précisées - les propriétaires riverains du chemin de fer doivent se conformer, le cas échéant, aux dispositions de la loi de 1845, concernant les dépôts temporaires et l'exploitation des mines et carrières à proximité des voies ferrées.

#### 1 - Alignement.

L'alignement est la procédure par laquelle l'Administration détermine les limites du domaine public ferroviaire.

Tout propriétaire riverain du chemin de fer qui désire élever une construction ou établir une clôture, doit demander l'alignement. Cette obligation s'impose non seulement aux riverains de la voie ferrée proprement dite, mais encore à ceux des autres dépendances du domaine public ferroviaire telles que gares, cours de gares, avenues d'accès, etc.

L'alignement est délivré par arrêté préfectoral. Cet arrêté indique aussi les limites de la zone de servitudes à l'intérieur de laquelle il est interdit, en application de la loi du 15 juillet 1845, d'élever des constructions, d'établir des plantations ou d'effectuer des excavations.

L'alignement ne donne pas aux riverains du chemin de fer les droits qu'il confère le long des voies publiques, dits « aisances de voirie ». Ainsi, aucun accès ne peut être pris sur la voie ferrée.

## 2 - Ecoulement des eaux.

Les riverains du chemin de fer doivent recevoir les eaux naturelles telles que eaux pluviales, de source ou d'infiltration provenant normalement de la voie ferrée; ils ne doivent rien entreprendre qui serait de nature à gêner leur libre écoulement ou à provoquer leur refoulement dans les emprises ferroviaires.

D'autre part, si les riverains peuvent laisser écouler sur le domaine ferroviaire les eaux naturelles de leurs fonds, dès l'instant qu'ils n'en modifient ni le cours ni le volume, par contre il leur est interdit de déverser leurs eaux usées dans les dépendances du chemin de fer.

## 3 - Plantations.

a) arbres à haute tige - Aucune plantation d'arbres à haute tige ne peut être faite à moins de 6 m de la limite légale du chemin de fer. Toutefois, cette distance peut être ramenée à 2 m par autorisation préfectorale.

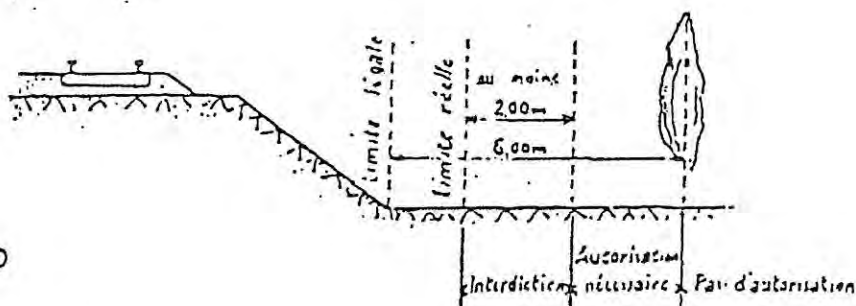


Figure 10

b) haies vives - Elles ne peuvent être plantées à l'extrême limite des propriétés riveraines: une distance de deux mètres de la limite légale doit être observée, sauf dérogation accordée par le Préfet qui peut réduire cette distance jusqu'à 0,50 m.

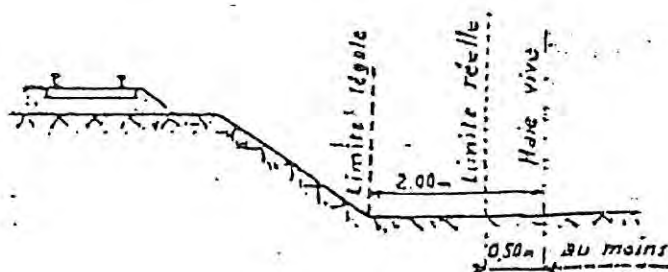


Figure 11

Dans tous les cas, l'application des règles ci-dessus ne doit pas conduire à planter un arbre à moins de 2 m de la limite réelle du chemin de fer et une haie vive à moins de 0,50 m de cette limite.



#### 4 - Constructions.

Indépendamment des marges de reculement susceptibles d'être prévues dans les plans d'occupation des sols, aucune construction autre qu'un mur de clôture, ne peut être établie à moins de 2 m de la limite légale du chemin de fer.

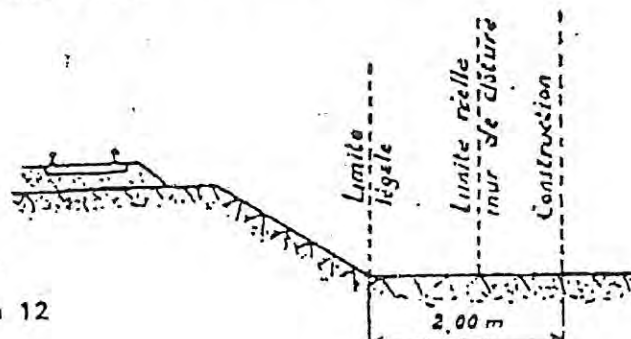


Figure 12

Il résulte des dispositions précédentes que si les clôtures sont autorisées à la limite réelle du chemin de fer, les constructions doivent être établies en retrait de cette limite réelle dans le cas où celle-ci est située à moins de 2 m de la limite légale.

Cette servitude de reculement ne s'impose qu'aux propriétés riveraines de la voie ferrée proprement dite, qu'il s'agisse d'une voie principale ou d'une voie de garage ou encore de terrains acquis pour la pose d'une nouvelle voie.

Il est, par ailleurs, rappelé qu'il est interdit aux propriétaires riverains du chemin de fer d'édifier, sans l'autorisation de la S.N.C.F., des constructions qui, en raison de leur implantation, entraîneraient, par application des dispositions d'urbanisme, la création de zones de prospect sur le domaine public ferroviaire.

#### 5 - Excavations.

Aucune excavation ne peut être effectuée en bordure de la voie ferrée lorsque celle-ci se trouve en remblai de plus de 3 m au-dessus du terrain naturel, dans une zone de largeur égale à la hauteur du remblai mesurée à partir du pied du talus.

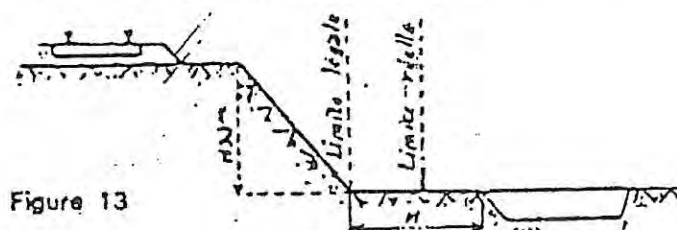


Figure 13

#### 6 - Servitudes de visibilité aux abords des passages à niveau.

Les propriétés riveraines ou voisines du croisement à niveau d'une voie publique et d'une voie ferrée sont susceptibles d'être frappées de servitudes de visibilité en application du décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

Ces servitudes peuvent comporter, suivant les cas :

- l'obligation de supprimer les murs de clôture ou de les remplacer par des grilles, de supprimer les plantations gênantes, de ramener et de tenir le terrain et toute superstructure à un niveau déterminé,
- l'interdiction de bâtir, de placer des clôtures, de remblayer, de planter et de faire des installations au-dessus d'un certain niveau,
- la possibilité, pour l'Administration, d'opérer la résection des talus, remblai et tous obstacles naturels, de manière à réaliser des conditions de vue satisfaisantes.

Un plan de dégagement soumis à enquête détermine, pour chaque parcelle, la nature des servitudes imposées, lesquelles ouvrent droit à indemnité.

A défaut de plan de dégagement, la Direction Départementale de l'Équipement soumet à la S.N.C.F., pour avis, les demandes de permis de construire intéressant une certaine zone au voisinage des passages à niveau non gardés.

Cette zone est représentée par des hachures sur le croquis ci-dessous (figure 14).

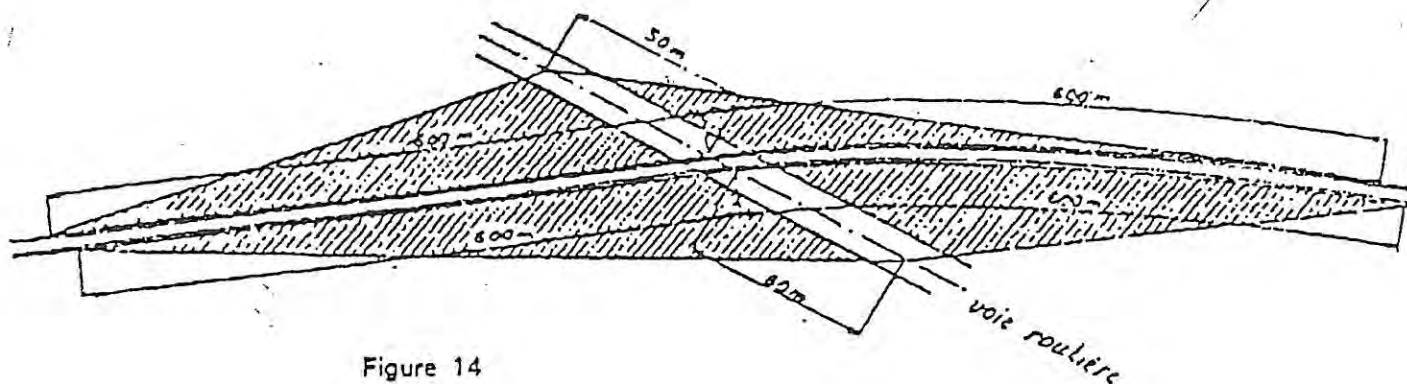


Figure 14

COMMUNE D'AIGUES-VIVES

COMMUNE 1

COMMUN







# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret du 16 mai 2005 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Bezouce, Saint-Gervasy, Marguerittes, Redessan, Manduel, Bouillargues, Garons, Caissargues, Nîmes, Milhaud, Aubord, Bernis, Beauvoisin, Vestric-et-Candiac, Vergèze, Codognan, Le Cailar, Aimargues, Gallargues-le-Montueux et Aigues-Vives dans le département du Gard, Lunel, Saturargues, Lunel-Viel, Valergues, Saint-Brès, Mudaison, Baillargues, Mauguio, Montpellier, Lattes et Villeneuve-lès-Maguelonne dans le département de l'Hérault

NOR : EQU0500022D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer,

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment ses articles L. 11-1 à L. 11-5 ;

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu le code rural, notamment ses articles L. 112-2, L. 112-3, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 123-16 et R. 123-23 à R. 123-25 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, ensemble le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977, modifié par les décrets n° 93-245 du 25 février 1993, n° 95-22 du 9 janvier 1995 et n° 2003-767 du 1<sup>er</sup> août 2003, ses articles L. 123-1 à L. 123-16, ensemble le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié, ses articles L. 214-1 à L. 214-7, ensemble les décrets n° 93-742 et n° 93-743 du 29 mars 1993 modifiés, ses articles L. 220-1 à L. 220-2, L. 571-9 et L. 571-10, ses articles L. 562-1 à L. 562-7, ensemble les décrets n° 95-21 et n° 95-22 du 9 janvier 1995 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs modifiée, notamment son article 14, ensemble le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 modifié pris pour son application ;

Vu la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire, modifié par la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, ensemble le décret n° 97-444 du 5 mai 1997, modifié par les décrets n° 99-11 du 7 janvier 1999 et n° 2003-194 du 7 mars 2003, relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes de Bezouce, Saint-Gervasy, Marguerittes, Redessan, Manduel, Bouillargues, Garons, Caissargues, Nîmes, Milhaud, Aubord, Bernis, Beauvoisin, Vestric-et-Candiac, Vergèze, Codognan, Le Cailar, Aimargues, Gallargues-le-Montueux et Aigues-Vives dans le département du Gard, Lunel, Saturargues, Lunel-Viel, Valergues, Saint-Brès, Mudaison, Baillargues, Mauguio, Montpellier, Lattes, Villeneuve-lès-Maguelonne dans le département de l'Hérault ;

Vu la décision du 16 juillet 2003 du président du tribunal administratif de Montpellier portant désignation des membres de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté du 30 septembre 2003 des préfets du Gard et de l'Hérault prescrivant l'ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier sur le territoire des communes de Bezouce, Saint-Gervasy, Marguerittes, Redessan, Manduel, Bouillargues, Garons, Caissargues, Nîmes, Générac, Milhaud, Aubord, Bernis, Uchaud, Beauvoisin, Vestric-et-Candiac, Vergèze, Codognan, Le Cailar, Aimargues, Gallargues-le-Montueux, Aigues-Vives (Gard), Lunel, Saturargues, Lunel-Viel, Valergues, Saint-Brès, Mudaison, Baillargues, Mauguio, Montpellier, Lattes, Villeneuve-lès-Maguelonne (Hérault) et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Bezouce, Saint-Gervasy, Marguerittes, Redessan, Manduel, Bouillargues, Garons, Caissargues, Nîmes, Milhaud, Aubord, Bernis, Beauvoisin, Vestric-et-Candiac, Vergèze, Codognan, Le Cailar, Aimargues, Gallargues-le-Montueux, Aigues-Vives, Lunel, Saturargues, Lunel-Viel, Valergues, Saint-Brès, Mudaison, Baillargues, Mauguio, Montpellier, Lattes et Villeneuve-lès-Maguelonne ;

Vu la lettre du préfet du Gard en date du 11 août 2003 informant le président du conseil régional de Languedoc-Roussillon, le président du conseil général du Gard, le président de la chambre d'agriculture du



Gard, le président de la chambre des métiers du Gard, le président de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes, Uzès, Bagnols, Le Vigan, le président de la communauté d'agglomération de Nîmes Métropole, le président du syndicat mixte du schéma de cohérence territoriale du sud du Gard, le directeur départemental de l'agriculture et de la forêt, le directeur départemental des affaires sanitaires et sociales, le directeur départemental de l'équipement, le directeur régional de l'environnement, le directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, le directeur régional de l'aviation civile, le directeur régional des affaires culturelles, le chef du service départemental de l'architecture et du patrimoine, le chef du service interministériel de défense et de protection civile, les maires de Gallargues-le-Montueux, Aimargues, Le Cailar, Codognan, Vergèze, Vestric-et-Candiac, Beauvoisin, Bernis, Aubord, Aigues-Vives, Milhaud, Nîmes, Garons, Bouillargues, Caissargues, Manduel, Redessan, Marguerittes, Saint-Gervasy et Bezouze, de la mise en œuvre de la procédure d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme en vue de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ;

Vu les lettres du préfet de l'Hérault en date des 6 et 13 août 2003 informant le président du conseil régional de Languedoc-Roussillon, le président du conseil général de l'Hérault, le président de la chambre d'agriculture de l'Hérault, le président de la chambre des métiers de l'Hérault, le président de la chambre de commerce et d'industrie de Montpellier, le président de la section régionale de conchyliculture de la Méditerranée, le président de la communauté d'agglomération de Montpellier, le président de la communauté de communes du pays de l'Or, le directeur départemental de l'agriculture et de la forêt, le directeur départemental des affaires sanitaires et sociales, le directeur départemental de l'équipement, le directeur régional de l'environnement, le directeur régional de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, le directeur départemental de l'architecture et du patrimoine, les maires de Lunel, Saturargues, Lunel-Viel, Valergues, Saint-Brès, Mudaison, Baillargues, Mauguio, Montpellier, Lattes et Villeneuve-lès-Maguelone, de la mise en œuvre de la procédure d'examen conjoint prévue par les articles L. 123-16 et R. 123 du code de l'urbanisme en vue de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ;

Vu l'avis favorable de la chambre d'agriculture du Gard en date du 15 septembre 2003, de la chambre d'agriculture de l'Hérault en date du 29 septembre 2003, du centre régional de la propriété forestière en date du 16 octobre 2003 et les lettres du 7 août 2003 du préfet du Gard et du 13 août 2003 du préfet de l'Hérault à l'Institut national des appellations d'origine ;

Vu le procès-verbal des réunions d'examen conjoint tenues le 19 septembre 2003 pour les communes du Gard et le 23 septembre 2003 pour les communes de l'Hérault et relatives à l'incidence du projet sur les plans locaux d'urbanisme ;

Vu le dossier d'enquête publique ouverte sur le projet, le rapport, les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête en date du 22 mars 2004 ;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Bezouze en date du 25 mai 2004, Saint-Gervasy en date du 6 mai 2004, Marguerittes en date du 28 avril 2004, Redessan en date du 3 juin 2004, Manduel en date du 24 mai 2004, Bouillargues en date du 9 juin 2004, Garons en date du 17 mai 2004, Nîmes en date du 15 mai 2004, Aubord en date du 14 juin 2004, Bernis en date du 14 juin 2004, Vestric-et-Candiac en date du 24 mai 2004, Codognan en date du 6 mai 2004, Le Cailar en date du 13 mai 2004, Gallargues-le-Montueux en date du 12 mai 2004, Aigues-Vives en date du 11 mai 2004, Lunel en date du 11 mai 2004, Saturargues en date du 9 juin 2004, Lunel-Viel en date du 24 mai 2004, Valergues en date du 18 décembre 2003, Saint-Brès en date du 26 mai 2004, Baillargues en date du 17 mai 2004, Mauguio en date du 7 juin 2004, Montpellier en date du 3 juin 2004, Lattes en date du 10 juin 2004 et Villeneuve-lès-Maguelone en date du 3 juin 2004 ;

Vu le dossier complémentaire en date du 21 octobre 2004 présenté, en réponse aux observations de la commission d'enquête, par Réseau ferré de France et précisant les adaptations du projet sur le territoire des communes de Mauguio et Mudaison (Hérault) ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires au contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier conformément aux plans annexés au présent décret (1).

**Art. 2.** – Les expropriations nécessaires devront être réalisées dans un délai de dix ans à compter de la publication du présent décret.

**Art. 3.** – Le maître d'ouvrage devra, s'il y a lieu, remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 à R. 352-14 du code rural.

**Art. 4.** – Le présent décret emporte mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme ou des plans d'occupation des sols des communes de Bezouze, Saint-Gervasy, Marguerittes, Redessan, Manduel, Bouillargues, Garons, Caissargues, Nîmes, Milhaud, Aubord, Bernis, Beauvoisin, Vestric-et-Candiac, Vergèze, Codognan, Le Cailar, Aimargues, Gallargues-le-Montueux et Aigues-Vives dans le département du Gard, Lunel, Saturargues, Lunel-Viel, Valergues, Saint-Brès, Mudaison, Baillargues, Mauguio, Montpellier, Lattes et Villeneuve-lès-Maguelone dans le département de l'Hérault, conformément aux plans annexés au présent décret (2). Les maires de ces communes procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l'article R. 123-25 du code de l'urbanisme.



**Art. 5.** – Le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 mai 2005.

JEAN-PIERRE RAFFARIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, des transports,  
de l'aménagement du territoire,  
du tourisme et de la mer,*  
GILLES DE ROBIEN

*Le secrétaire d'Etat aux transports  
et à la mer,*  
FRANÇOIS GOULARD

(1) Il peut être pris connaissance de ces plans ainsi que du document exposant les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet auprès du ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, direction des transports terrestres (sous-direction des transports ferroviaires), Arche de La Défense, 92055 Paris-La Défense Cedex 04, ainsi qu'auprès des préfectures de l'Hérault, 34, place des Martyrs-de-la-Résistance, 34000 Montpellier, et du Gard, 10, avenue Feuchères, 30000 Nîmes.

(2) Il peut être pris connaissance de ces plans auprès des préfectures de l'Hérault, 34, place des Martyrs-de-la-Résistance, 34000 Montpellier, et du Gard, 10, avenue Feuchères, 30000 Nîmes.

